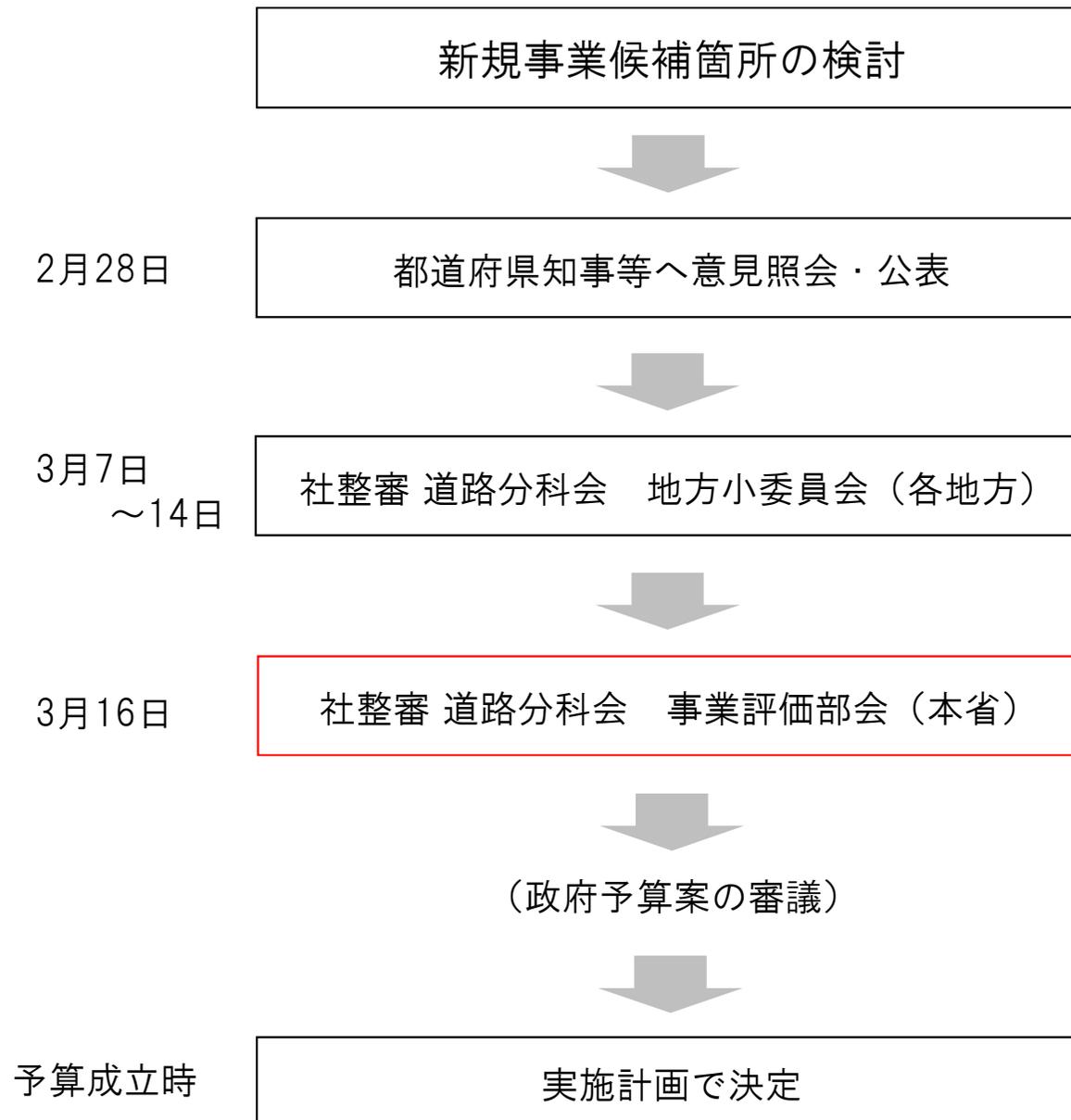


平成29年度 新規事業候補箇所 選定の考え方

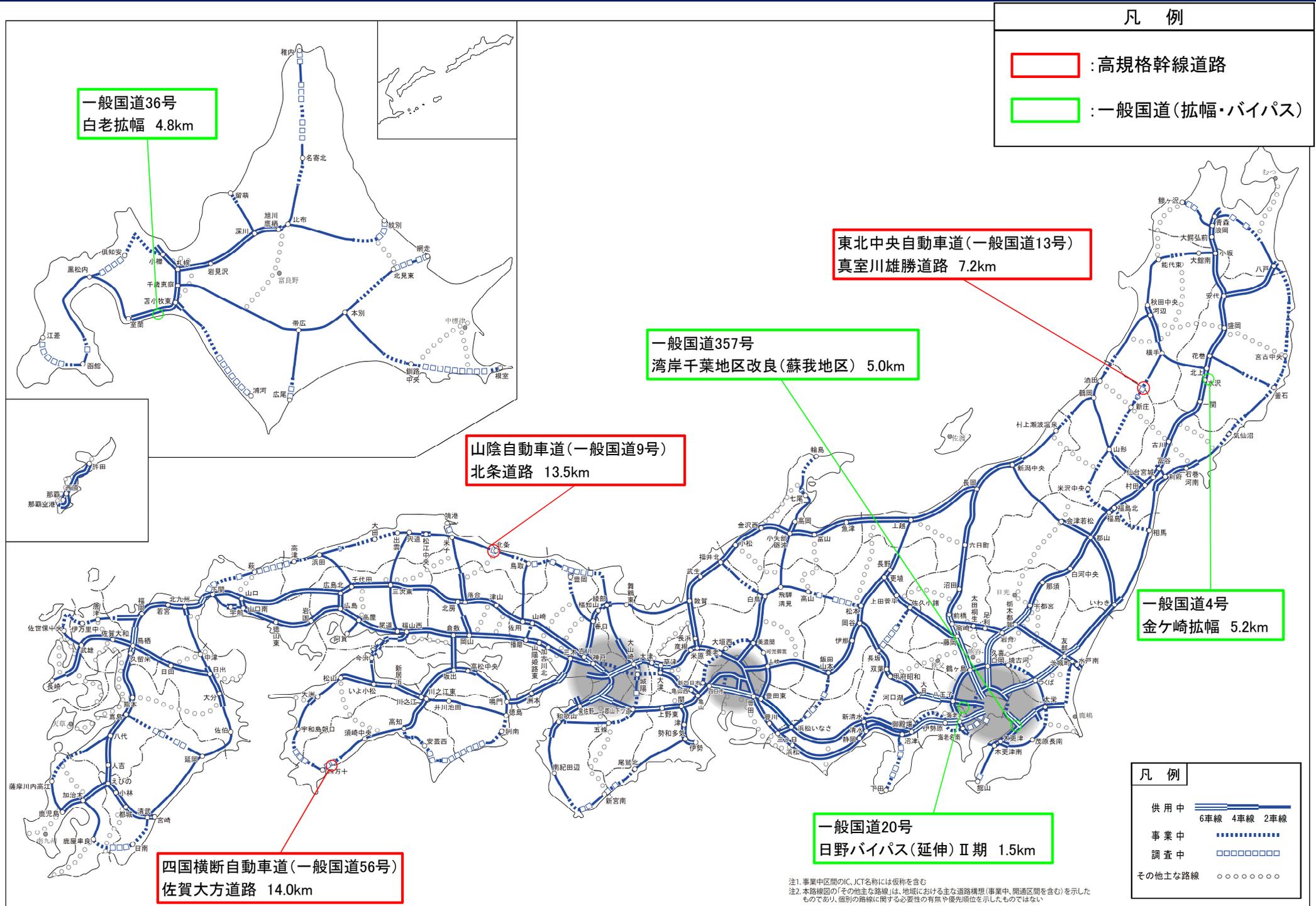
平成29年度(直轄道路事業) 新規事業化手続きのスケジュールについて



平成29年度(直轄道路事業)新規事業候補箇所

No.	都道府県名	路線名	区間 (箇所名)	延長	全体事業費 (億円)	備考
1	秋田県 山形県	一般国道13号 <small>とうほくちゅうおう</small> (東北中央自動車道)	<small>まむろがわおがち</small> 真室川雄勝道路	7.2km	247	
2	鳥取県	一般国道9号 <small>さんいん</small> (山陰自動車道)	<small>ほうじょう</small> 北条道路	13.5km	364	
3	高知県	一般国道56号 <small>しこく</small> (四国横断自動車道)	<small>きがおおがた</small> 佐賀大方道路	14.0km	580	
4	北海道	一般国道36号	<small>しらおい</small> 白老拡幅	4.8km	40	
5	岩手県	一般国道4号	<small>かねがさき</small> 金ヶ崎拡幅	5.2km	95	
6	千葉県	一般国道357号	<small>わんがんちば</small> 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)	5.0km	265	
7	東京都	一般国道20号	<small>ひの</small> 日野バイパス(延伸)Ⅱ期	1.5km	300	

平成29年度 新規事業化候補箇所(直轄事業)



注1. 事業中間区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 注2. 本路線図の「その他主な路線」は、地域における主な道路構想(事業中、開通区間を含む)を示したものであり、個別の路線に関する必要性の有無や優先順位を示したものではありません

対象事業: 高規格幹線道路

高規格幹線道路の未事業化区間のうち

- 道路ネットワークとしての課題(主要都市間の速達性、大規模災害に対する脆弱性)
- 並行する現道の課題(防災、渋滞、事故、走行性等)
- その他地域の抱える課題

が特に大きい区間



事業実施環境が整っている

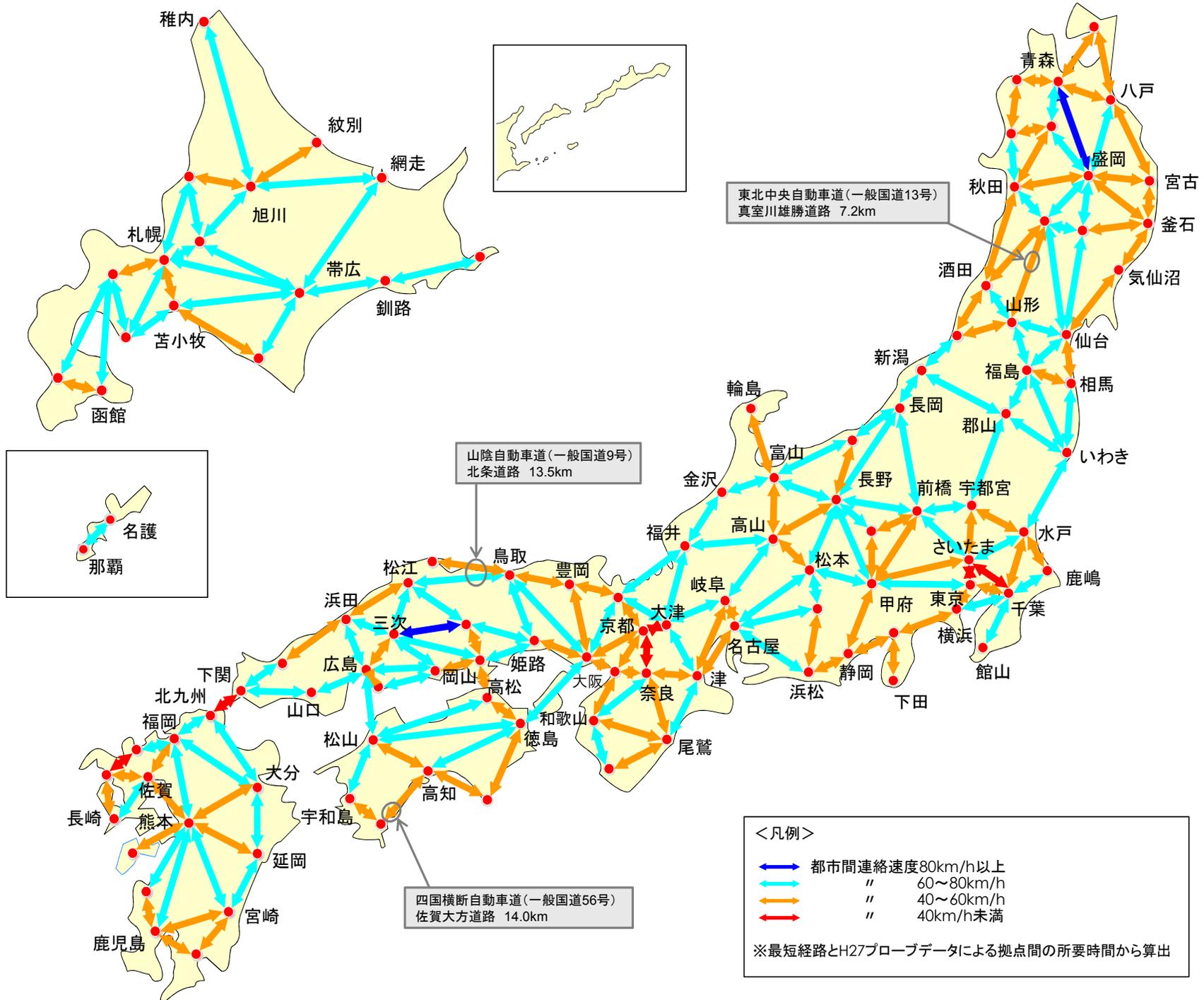


東北中央自動車道 真室川雄勝道路

山陰自動車道 北条道路

四国横断自動車道 佐賀大方道路

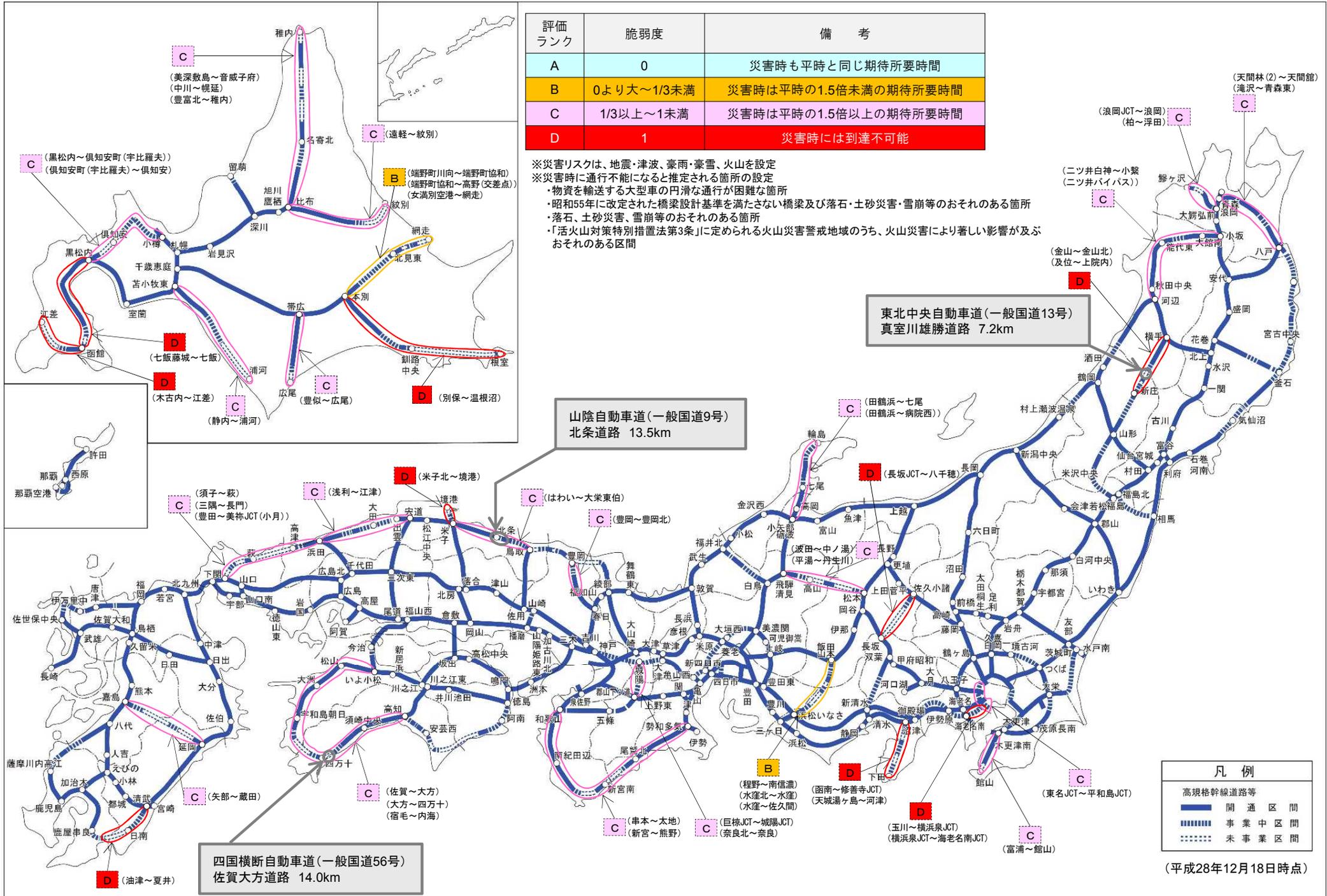
主要都市間の連絡速度



防災機能の評価レベル

評価ランク	脆弱度	備考
A	0	災害時も平時と同じ期待所要時間
B	0より大～1/3未満	災害時は平時の1.5倍未満の期待所要時間
C	1/3以上～1未満	災害時は平時の1.5倍以上の期待所要時間
D	1	災害時には到達不可能

※災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を設定
 ※災害時に通行不能になると推定される箇所の設定
 ・物資を輸送する大型車の円滑な通行が困難な箇所
 ・昭和55年に改定された橋梁設計基準を満たさない橋梁及び落石・土砂災害・雪崩等のおそれのある箇所
 ・落石、土砂災害、雪崩等のおそれのある箇所
 ・「活火山対策特別措置法第3条」に定められる火山災害警戒地域のうち、火山災害により著しい影響が及ぶおそれのある区間



未事業化区間の状況

《直轄事業》 ○高規格幹線道路

No	路線名	区間		都道府県名	延長	ネットワークとしての課題			並行する現道の課題					代表的な期待される効果	事業実施環境 ※7			備考				
		JCT間	IC間			主要都市間の到達困難性	大規模災害に対するネットワークの脆弱度(現況NW)		防災		渋滞	交通安全	走行性		ルート・構造の検討状況	都市計画の状況	環境影響評価の状況					
						連絡速度 ◎:40km/h未満 ○:40~60km/h未満	防災機能ランク ※1		津波浸水区域(有・無) ※2	事前通行規制区間(有・無) ※3	通行止め要請(有・無)(H21~H27年度)	主要法曹箇所(有・無) ※4	事故危険区間(有・無) ※5						冬期スタック(有・無)(H24~H27年度) ※6			
28	中部縦貫自動車道	松本JCT~飛騨清見JCT	波田~平湯	長野	27km	○	C	C							○	北陸地方、中部地方、関東地方を結び、広域観光ルートの形成により、観光振興の発展に寄与	検討中	未	未			
29			平湯~丹生川	岐阜	21km												富山空港や松本空港と飛騨地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光振興を支援	検討中		未		
30	伊豆縦貫自動車道	沼津IC~下田IC	函南~修善寺JCT	静岡	16km	○	D	D								近隣県と伊豆地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光振興や水産物の振興を支援	検討中	未	未			
31			天城湯ヶ島~河津	静岡	15km													検討中		未		
32	三遠南信自動車道	飯田山本IC~浜松いなさJCT	程野~南信濃	長野	13km	○																
33			水窪北~水窪	静岡	6km			B	B								近隣県と三遠南信地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光振興を支援					
34			水窪~佐久間	静岡	14km														検討中			手続中
35	近畿自動車道 紀勢線	和歌山JCT~勢和多気JCT	串本~太地	和歌山	19km	○		D								和歌山県南部地域での周遊性が確保され広域観光の活性化に貢献	確定				歌期地帯等の分布状況の調査や保全上重要な自然環境への影響について検討が必要	
36			新宮~熊野	和歌山 三重	29km			C	D								名古屋都市圏と東紀州地域を結び、広域交通ネットワークの形成により観光振興や農林水産物の振興を支援	確定				構造物連続区間となるため、調査・設計・コスト削減の検討が必要
37	京奈和自動車道	巨摩JCT~郡山下ッ通JCT	巨摩JCT~城陽JCT	京都	6km											京都、奈良、和歌山を結び、広域交通ネットワークの形成により関連型観光や企業進出を支援	検討中	未	未			
38			奈良北~奈良	奈良	6km	◎	C	C										確定	完 (H20.3)(H20.4)	完 (H20.3)(H20.4)		大深度トンネル構造のため、コスト削減の検討が必要
39	北近畿豊岡自動車道	豊岡北IC~和山JCT+IC	豊岡~豊岡北	兵庫	5km	○		C	D							京阪神地域と但馬地域を結び、山陰海岸ジオパーク等とのアクセス向上により、観光客増加に寄与	確定	完 (H27.6)	完 (H27.6)		関連道路との事業調整が必要	
40	中国横断自動車道 岡山米子線	米子JCT~境港IC	米子北~境港	鳥取	16km	○		D	D							境港と米子地域を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上により観光振興を支援	検討中	未	未			
41	山陰自動車道	高取IC~米子JCT	はわい~大栄東伯	鳥取	14km			C	B							境港及び鳥取東部地域を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により、観光振興・地域経済の発展を支援	確定	完 (H29.2)				
42			宍道JCT~浜田JCT	浅利~江津	島根	7km	○		C	B												
43			須子~萩	島根 山口	67km					C	C							九州・山口地域と島根県西部を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により、観光振興・地域経済の発展を支援	検討中	未	未	
44	山陰自動車道	浜田JCT~小月JCT	三隅~長門	山口	8km											下関・九州地域と長門市を結び、高規格ネットワークの形成、アクセス向上、輸送の効率化により、観光振興・地域経済の発展を支援	検討中	未				
45			豊田~美祿JCT(小月)	山口	16km					C								検討中	未	未		
46	西国横断自動車道	いよ小松JCT~高知JCT	佐賀~大分	高知	14km	○			D							高知市内と幡多地域を結び、水産物の販路拡大や交流人口の拡大を支援	確定	完 (H29.1)				
47			大方~四万十	高知	6km	○			C	D								確定	完 (H29.1)			猛禽類の生息状況等の調査が必要
48			宿毛~内海	高知 愛媛	33km					D	D							宿毛湾港と南予地域、幡多地域を結び、交流人口の拡大や水産物の販路拡大を支援	検討中	未	未	
49	九州横断自動車道 延岡線	荒尾JCT~延岡JCT	矢部~蔵田	熊本 宮崎	51km	○		C	C							熊本空港・八代港と主要観光地を結び、速達性向上により、地域観光振興を支援	検討中					
50	東九州自動車道	清武JCT~志布志IC	油津~夏井	宮崎 鹿児島	34km	○		D	C							細島港と周辺地域を結び、輸送環境改善により、農林業を支援	確定	完 (H28.1)			構造物連続区間となるため、調査・設計・コスト削減の検討が必要	

※1 防災機能ランク：道路ネットワークを「耐災害性」、「多重性」の観点からA~Dの評価ランクに等級分け (H27年度末供用済みおよび事業化済みネットワークによる評価)
A: 災害時も通常時と同じ期待所要時間
B: 災害時は通常時の1.5倍未満の期待所要時間
C: 災害時は通常時の1.5倍以上の期待所要時間
D: 災害時には到達不可能
※2 災害リスクは、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を想定
※3 科学的根拠により設定された津波浸水想定区域内で浸水する区間
※4 大雨や台風による土砂崩れや落石等の恐れがある箇所について、過去の記録などを元にそれぞれ規制の基準等を定め、災害が発生する前に通行止めなどの規制を実施する区間
※5 データに基づく客観的な分析を基本としつつ、道路利用者の意見や地域性を反映した評価方法の検討により、地域の実態との整合を図り渋滞対策協議会等において選定された箇所
※6 死傷事故率の事故データに基づき区間や、地域の実情を知っている市町村や地域住民等へのアンケート等により潜在的な事故危険区間を収集し、学識経験者や道路利用者等の意見を聞き選定された区間
※7 H24+25+26+27年度の冬期において雪等の影響により車両が立ち往生したものを道路管理者が把握したもの
※8 「未」：未着手 「断続」：手続き不要

平成29年度 新規事業候補箇所 選定の考え方【一般国道(拡幅・バイパス)】

対象事業:一般国道(拡幅・バイパス)

地域における道路交通上の課題、地域からの要望があり、事業実施環境が整っている区間を各地方小委員会において審議の上、選定

全国的な政策課題に照らし必要性を確認

渋滞対策の観点からの必要性

(例)

- ・地域の協議会等において特定された「主要渋滞箇所」等

事故対策の観点からの必要性

(例)

- ・地域の協議会等において特定された「事故危険区間」等

防災・震災対策の観点からの必要性

(例)

- ・近年大規模災害による被災有り
- ・事前規制区間、防災点検要対策箇所など災害に対する脆弱性を有する区間等

ストック効果を高める道路整備

合計:4事業

北海道

一般国道36号 白老拡幅

- 主要渋滞箇所 1箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 3箇所 [事故]

東北

一般国道4号 金ヶ崎拡幅

- 主要渋滞箇所 3箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 3箇所 [事故]

関東

一般国道357号 湾岸千葉地区改良(蘇我地区)

- 主要渋滞箇所 5箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 6箇所 [事故]

一般国道20号 日野バイパス(延伸)Ⅱ期

- 主要渋滞箇所 5箇所 [渋滞]
- 事故危険区間 7箇所 [事故]

渋滞対策の観点からの必要性（例：主要渋滞箇所）

○ 検討の流れのイメージ

素案の選定（協議会※の意見）

- ・ 客観的データに基づき、渋滞発生箇所を抽出
- ・ 地域における交通特性を考慮した抽出方法を検討

※ 渋滞対策協議会は、国・地方公共団体等の道路管理者、都道府県公安委員会及び地方運輸局等により構成

パブリックコメントの実施（道路利用者等の意見）

- ・ 道路利用者が実感している渋滞箇所を抽出
- ・ 最新データや現地状況により渋滞状況を確認

「地域の主要渋滞箇所」の選定

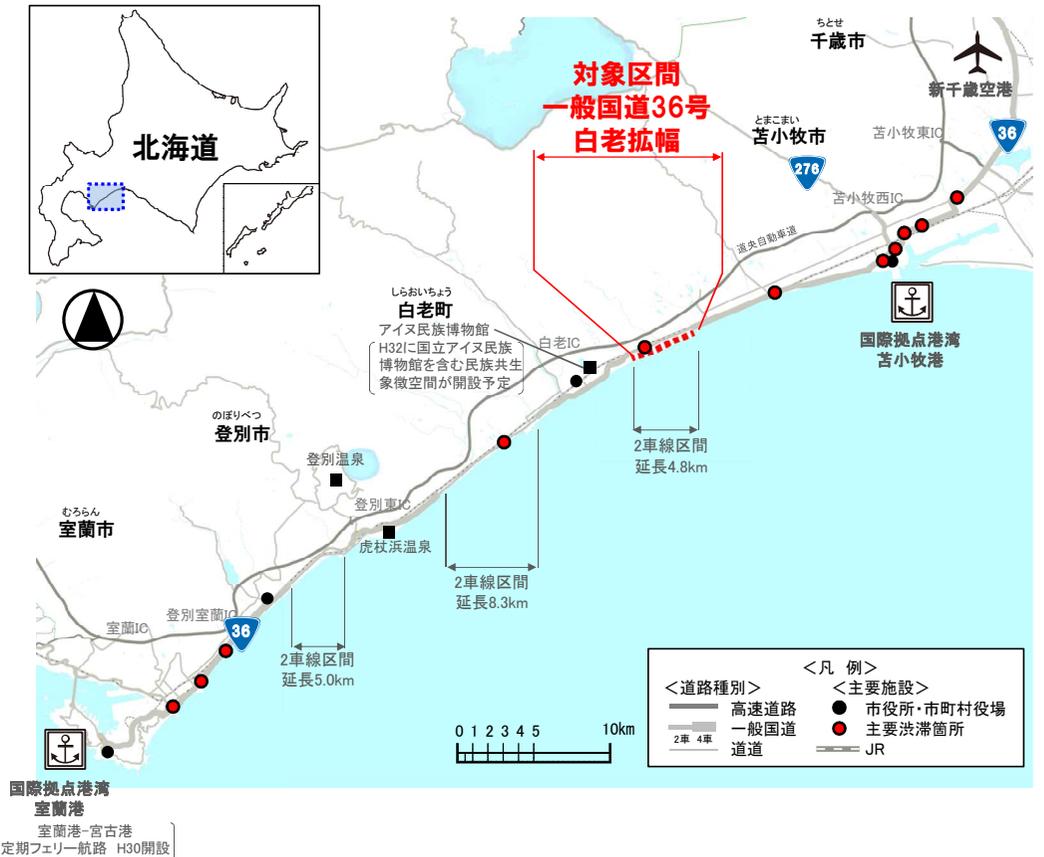
- ・ 集中する渋滞箇所は、効率的に対策を実施できるよう、区間またはエリアに集約

「渋滞の現状・対応の基本方針」を策定

ソフト・ハードを含めた対策の検討

北海道の例（北海道渋滞対策協議会）

- 地域の交通特性から、観光期の休日や大型連休等の特定日に渋滞が確認されることから、主要渋滞箇所を選定
- 対象区間周辺では、平成30年に室蘭港と東北の宮古港を結ぶ新たな定期フェリー航路の開設や、平成32年にアイヌ文化の復興等の拠点施設「民族共生象徴空間」の開設が予定されるなど、交通需要の増加により更なる渋滞が懸念されるため、対象区間の対策を実施



地域固有の課題解消の観点からの必要性（例：事故危険区間）

○ 検討の流れのイメージ

事故危険性が高い区間を明確化

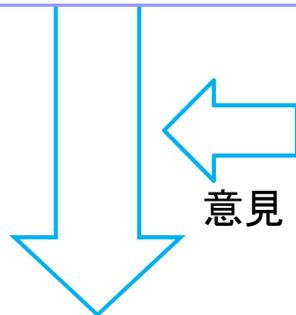
○事故データに基づく区間

地域の実情を踏まえ、死傷事故率等の事故データに基づく区間を抽出



○潜在的な危険区間

地域の実情をよく知っている市町村や道路利用者団体、地域住民等へのアンケート等により、地域の声を収集



学識経験者
道路利用者
関係機関等
から意見聴取

意見

事故危険区間の選定



ソフト・ハードを含めた対策の検討

千葉県内の事故危険区間の例（千葉県安全性向上プロジェクト委員会）



ストック効果を高める道路整備の事例 (一般国道4号 金ヶ崎拡幅)

- 東日本大震災後、東北全体の復興のため自動車関連企業では、部品製造などの地元企業拡大に貢献
- 新たに大手コンビニチェーンが進出し北東北の食品製造物流拠点を整備
- 企業の進出・増設が進んだことにより、県南地域では法人住民税が約2割増加



■地元企業の拡大



図1 自動車関連企業のサプライヤー企業数の推移

■県南地域における企業の進出・増設が加速

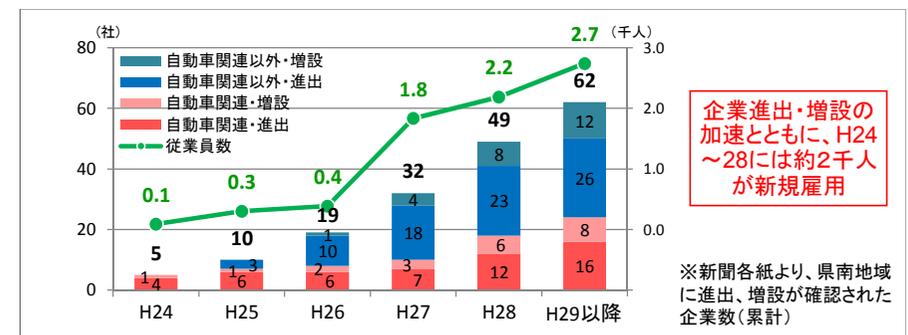


図2 岩手県南地域における企業の進出・増設状況

■県南地域における法人住民税が増加



図3 県南地域の市町の法人住民税推移